

# De villa a metrópoli, apuntes para una historia

FERNANDO TERAN

*Madrid, sede de un Imperio que alardeaba de no tener fronteras, apenas si ha conocido, contradictoriamente, el esplendor de otras capitales europeas e incluso de ciudades españolas, que, como Sevilla, Barcelona o Valladolid, disfrutaban de menor rango teórico. Su modernización será tardía, lenta y contradictoria, dominada por un pesado aparato burocrático y un variopinto conglomerado parásito del poder. Sólo a partir de Carlos III, y bien que tímidamente, se experimenta cierta voluntad de dignificarla, pero la cicatería, la precipitación o simplemente la imposición de intereses darán al traste con el empeño. En el camino, las mejores ideas quedarán sólo en el papel.*

Resulta curioso constatar la tardanza con que Madrid recibe oficialmente la designación de capital. Habrá que llegar a la Constitución de 1931 para que, al desaparecer la Corte, un texto oficial proclame que «la capitalidad de la República se fija en Madrid».

La cosa empieza ya con la forma de proceder de Felipe II. No instala la nueva Corte sedentaria en una ciudad ya importante y consolidada, poseedora de atributos propios de gran ciudad (como una catedral). Elige un lugar adecuado para elevar el gran monumento símbolo de su poder y de su forma de gobernar, concentra en él todo su interés e instala la Corte en las proximidades, sin preocuparse demasiado de su decoro y representatividad. Dará ordenanzas a la villa, para mejorar su habitabilidad, mandará hacer reformas viarias de corto alcance y la limitará con una pobre tapia para, entre otras cosas, impedir el anárquico desparramiento de que ya estaba aquejada su periferia. Pero ni él ni sus sucesores le darán el título de capital del Reino. Al final de su reinado, a pesar de la cerca, la villa habrá duplicado su extensión, al margen de toda previsión y continuando con su carácter de improvisación apresurada y, en gran medida, deleznable.

Pero esa duplicación superficial se corresponde con un tramo vigorosamente ascendente de la curva de desarrollo demográfico, que contrasta con los cronológicamente correspondientes a otras ciudades españolas, más tendidos. Porque la fijación de la Corte (hasta entonces trashumante) coincidiendo con la consolidación de la monarquía absoluta, conduce a una domesticación de la nobleza, que afluye con familiares y servidores, al reparto de cargos y a la beneficiosa proximidad del rey, creando un gran centro de consumo de toda clase de productos y un cierto

desarrollo artesanal y comercial. Así, sin apenas actividad económica propia, el crecimiento de Madrid se liga inequívocamente al de su función política y administrativa, mostrándose irreversible (a pesar del breve paréntesis de Corte en Valladolid) y la curva continúa con la misma pronunciada pendiente hasta bien entrado el siglo XVII.

Pero será entonces cuando más dramáticamente se perciba la realidad de la decadencia española, y la situación de economía exhausta a que la había conducido la política de prestigio internacional de los primeros Austrias. Si a ello se unen otros muchos factores (pestes mortíferas, disparatada política económica, inflación de clero y de burocracia inútil, reducción de llegada de metales de las Indias...) que la historiografía actual ha documentado, puede comprenderse que la consolidación de Madrid como sede de una Corte aún prestigiosa universalmente se hiciese sin la correspondiente manifestación en la calidad y la dignidad urbanas. Sólo la Plaza Mayor puede representar un verdadero ennoblecimiento de la ciudad, de carácter público, por más que la proliferación de iglesias y conventos intercalara, con sus geometrías de ladrillo, pizarra y granito, algunos hitos visuales de calidad en el conjunto del pobre caserío. A fines del siglo XVII Madrid había arrebatado a Sevilla el puesto de primera ciudad española por tamaño, pero al comparar ambas ciudades, Mateo Alemán sólo encontraría en Sevilla, y no en Madrid, «un olor de ciudad, un no sé qué, otras grandezas».

Por otra parte, Madrid había empezado a producir los graves problemas de dependencia que sus características socioeconómicas no podían dejar de acarrear. «Todas las ciudades trabajan para Madrid, que no trabaja para ninguna», se decía, para ensalzar su nobleza. En cualquier caso, el abastecimiento de la Corte requería un sistema de transportes y una red viaria que no existían. Lo primero se resolvía con periódicos embargos de carretas y yuntas. Lo segundo, con

• Fernando Terán es arquitecto e historiador. Catedrático de la Escuela de Ingenieros de Caminos.



*Vista parcial del Plano de Teixeira, primer testimonio gráfico de Madrid.*

mejoras efímeras de los caminos existentes. El correo, a caballo, planteaba menos problemas. Ciertamente que Madrid se encontraba desde antiguo dentro del polígono de mayor densidad viaria de toda la Península, como se comprueba en el «hasta ahora nunca visto» *Repertorio de todos los caminos de España*, que Pero Villuga había descrito en 1545. Pero este polígono no cubría todas las tierras que, en los años de mala cosecha, debían contribuir a que no faltase el pan en la Corte. Por otra parte, había productos de calidad que venían de más lejos, como la fruta de Calatayud. Por eso, la reforma del sistema de accesos y comunicaciones será una de las obras que acometerá la dinastía siguiente, que se inicia con el siglo XVIII.

## MADRID: CENTRO BUROCRATICO

De acuerdo con las corrientes imperantes en Europa, se acentúa entonces en España, el absolutismo de la monarquía. La concentración de poderes en el rey y la centralización y uniformización administrativas conducen a un crecimiento del aparato estatal y a un aumento de la burocracia. Por otra parte, el pensamiento ilustrado no conduce, hasta pasada la mitad del siglo, a una disminución de los privilegios de la nobleza y del clero y no incide en una reforma significativa de la sociedad estamental. Por eso, las características socioeconómicas dominantes de Madrid van a continuar mayoritariamente en la línea anterior, con un claro predominio del sector terciario y una alta proporción de personas improproductivas. No obstante, es durante este mismo siglo cuando se produce una incipiente industrialización y adquieren fuerza las organizaciones gremiales que dan lugar a verdaderas sociedades mercantiles. También Madrid parece responder a un resurgir nacional que va cimentándose sobre el aumento de

fabricantes y comerciantes a costa de las clases no productivas. Podría pensarse que España estaba preparándose adecuadamente para adaptarse al capitalismo y a la industrialización. Gobernando para el pueblo, en nombre del pueblo, y sin contar con el pueblo, imponiéndole sus criterios y sus gustos, el despotismo ilustrado incide de modo importante en la fisonomía de Madrid, dotándole de algunas fundamentales piezas arquitectónicas, en las que la caliza de Colmenar viene a suavizar la adustez del granito. Pero también, lo que es más importante, aparece un nuevo entendimiento de la ciudad como conjunto, con una nueva concepción del espacio. Al lado del intrincado laberinto de las calles del casco antiguo se despliegan las amplias arboledas del Prado, con sus plazas y fuentes ornamentales, flanqueadas por la arquitectura de Villanueva. Y más allá de las puertas de la cerca que rodea a la ciudad (Felipe IV había vuelto a ponerle límites en 1625) el espacio exterior también se ordena geométricamente con el juego barroco de paseos en forma de tridentes enlazados. Cambiando la escala, la red viaria de comunicaciones de la Corte con el país se organiza según un modelo geométrico ideal, exaltador de la centralidad, que consagra la radialidad sobre el entramado. Jovellanos advertirá pronto los inconvenientes de un sistema que, como ocurre con las actuales autopistas, no tiene suficientemente en cuenta la permeabilidad de la red secundaria, que queda totalmente olvidada.

## MODERNIZACION TARDIA

«Una crisis de circunstancias puede hacer fracasar todo el esfuerzo de un siglo (...) Hacia 1790, España vacila entre la renovación y la recaída.» Esta observación de Pierre Vilar encierra la explicación de lo que él mismo ha llamado «el anacronismo español». Afrancesados, liberales y viejos ilustrados serán barridos después de la Guerra de la Independencia por la represión reaccionaria de Fernando VII. Y la historia de España durante todo el siglo XIX será la secuencia de unos episodios en los que constantemente se manifiesta la perpetuación de esa vacilación y, en definitiva, la incapacidad para unirse a la industrialización europea. Pero, a pesar de todo, tardía y torpemente, España se industrializa y se moderniza a remolque, especialmente en la segunda mitad del siglo. Por otra parte, la liquidación progresiva de la organización estamental del Antiguo Régimen es una parte real del proceso, en el que se va configurando una nueva sociedad, liberal y burguesa, mucho más abierta y fluida. Entre los avatares gubernamentales del vaivén entre progresismo reformador y conservadurismo involucionista, con dos intentos revolucionarios intercalados, se van dando una serie de pasos irreversibles, algunos de los cuales tienen una trascendental importancia en el desarrollo de las

ciudades y en su relación con el territorio. Se crea la red de ferrocarriles con las correspondientes estaciones y se extiende y se mejora la de carreteras. Se introduce la iluminación de gas, se hacen traídas de aguas, alcantarillados nuevos. Se legisla específicamente sobre el crecimiento urbano y se aborda, efectivamente, la realización de los **ensanches**. La desamortización de las propiedades de la Iglesia proporcionará oportunidades (no siempre aprovechadas por causa de la codicia especulativa de la burguesía adquiriente) para la mejora del espacio urbano. De todo ello participará Madrid, robustecido en su papel ya secular de sede del poder, por la reforma de la Administración de 1833, que establecía la nueva división provincial española y una racionalización jerárquica y centralista para el ejercicio del gobierno. Durante el reinado de Isabel II tienen lugar las realizaciones de mayor trascendencia para una ciudad que rondaba los 200.000 habitantes y que, al decir de Mesonero Romanos, seguía ofreciendo mayoritariamente «un aspecto indecoroso y repugnante» y «un aire villanesco»: inauguración y progreso de la red de ferrocarriles (otra vez sobre el modelo radial, que tomando como centro a Madrid lo enlazaba rápidamente con los puntos importantes de la periferia y permitía el abastecimiento de nuevos productos, especialmente el pescado), puesta en servicio del Canal (que remediaba, por algún tiempo, la situación de cinco litros por habitante y día en la Corte), sustitución del sistema de cloacas en los portales, por pozos negros primero y por alcantarillado subterráneo después. Y también el comienzo de la gran extensión de la ciudad (una vez derribada en 1865 la cerca de Felipe IV) ordenada de acuerdo con el proyecto unitario de Carlos M.<sup>a</sup> de Castro. Junto con ellas, otras de menor envergadura fueron, sin embargo, muy importantes para la ciudad: establecimiento de alineaciones rectas, creación de aceras, empedrado de calzadas, creación de mercados, rotulación de calles y numeración de edificios, instalación de farolas de gas, acondicionamiento de espacios urbanos existentes (el paseo de la Castellana, la Puerta del Sol...), y creación de nuevos (plaza del Progreso...), gracias a la desamortización.

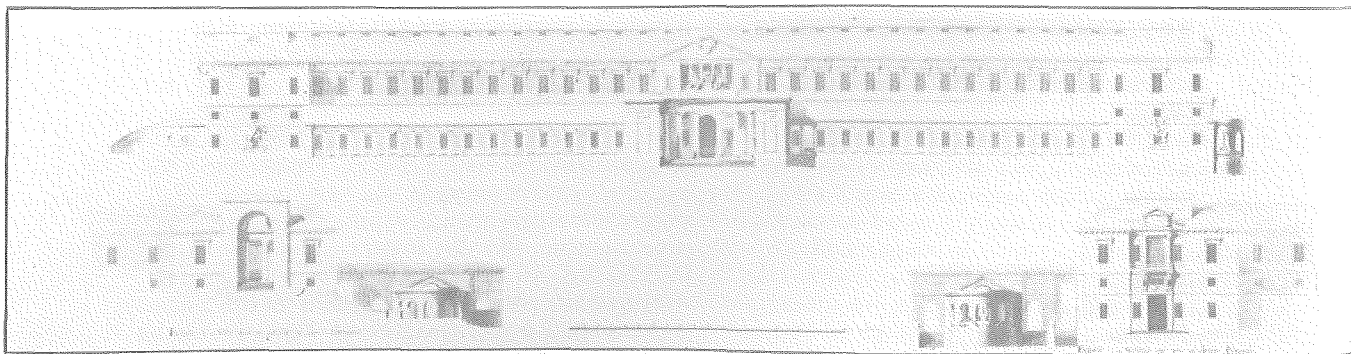
*Proyecto para el Gabinete de Historia Natural, actual Museo del Prado, de Juan de Villanueva.*

Cabe recordar que el 35 por 100 de la propiedad urbana de Madrid era eclesiástica y que su adquisición a bajo precio por la burguesía fue una de las formas utilizadas por ésta para acumular el capital que iba a ser necesario para el despegue posterior, gracias a claros procesos especulativos, con los que se macizaron los huecos que dejó la desaparición de conventos y huertos.

En efecto, que en Madrid se había producido una acumulación de capital en manos de la burguesía comercial lo prueba el hecho de la aceleración de la construcción de viviendas en respuesta a la presión demográfica. Aparecen nuevos barrios (Argüelles, Pozas...) y se lanza el Ensanche, operación perfectamente adecuada a las posibilidades y apetencias especulativas de esa burguesía. El marqués de Salamanca, apoyado por los Rotschild, iba a dejar su impronta aquí, como ya lo había hecho en el lanzamiento de la primera línea de ferrocarril que partió de Madrid. Y la cuadrícula de Castro empezó a rellenar sus manzanas con esa discreta, a veces encantadora, arquitectura, en la que los miradores de hierro y cristal animan el juego de las fachadas y que, sin embargo, rara vez confieren al espacio urbano, dado su planteamiento económico, el empaque y dignidad que alcanzan las contemporáneas realizaciones europeas e, incluso, algunas otras ciudades españolas.

Por lo que respecta a la industria, sólo puede hablarse de expansión en Madrid, según Perpiñá, después de la traída de aguas, el funcionamiento del sistema ferroviario y la edificación de una parte del Ensanche, es decir, hasta bien entrada la segunda mitad del siglo. Durante la primera, continúa con el carácter artesano y gremial. Y este desarrollo industrial, por el aumento de la población inmigrante, que la industria no está en condiciones de absorber, trae consigo una importante variación cualitativa de la composición socioeconómica: el desarrollo, también tardío, de un proletariado urbano que tardará en organizarse, dada su heterogeneidad y escaso peso relativo, pero que empezará a crear problemas de paro, alojamiento, salud, delincuencia y conflictividad social, que se agravan durante la Primera República y que la política conservadora de la Restauración logrará amortiguar sin resolver.

En el último cuarto del siglo, Madrid pasa de





*Calle de Serrano. El barrio de Salamanca fue de los primeros en levantarse en el "ensanche" madrileño.*

400.000 habitantes a más de medio millón. En menos de medio siglo se ha duplicado la población. La inmigración desde toda la geografía peninsular es el factor fundamental. A fines de siglo, sólo el 50 por 100 de los habitantes de Madrid han nacido en ella. Por otra parte, los censos por distritos permiten ver un estancamiento en la densificación de los centrales (que inician su consagración al terciario) y el crecimiento de la población en el Ensanche, barrios de Argüelles y de Pozas (donde se localiza la burguesía) y en las zonas periféricas del Norte, Sur y Este (para la inmigración reciente y el hacinamiento del proletariado). La polarización industrial hacia el Sur (Delicias, Mediodía, Peñuelas) en la proximidad de las estaciones, empieza a ser claramente visible. Con ello el perímetro de la ciudad se distancia del compacto que le había impuesto la cerca de Felipe IV, y presenta un carácter abierto, irregular, con protuberancias en varias direcciones, a muchas de las cuales no llega el agua, a pesar de la nueva traída del Lozoya. Por otra parte, las condiciones generales de habitabilidad de estas áreas de crecimiento para las capas inferiores de la sociedad no reciben la mínima atención de un ayuntamiento ocupado por representantes de la burguesía conservadora y la oligarquía nobiliaria, que vela por sus intereses en el Ensanche y patrocina operaciones de reforma urbana generadoras de plusvalías, como la Gran Vía, cuya materialización se hará ya en el siglo siguiente. Pero antes de fin de siglo pueden consignarse aún algunas novedades de importancia para Madrid. Una de ellas es la consolidación de un sistema de transportes públicos urbanos. Los tranvías de caballos y de vapor primero (1871), eléctricos después (1898), responden a la necesidad de relación entre las diversas partes de una ciudad cuya superficie ha dejado de ser escasa y compacta. Otra es la introducción y generalización del alumbrado eléctrico en competencia con el gas, y también la utilización

de la electricidad como fuerza motriz, en la industria y el transporte. Finalmente no puede dejar de señalarse también la iniciación de la construcción de la Ciudad Lineal, a partir de 1895, como manifestación original y autóctona (basada en la explotación del tranvía) de la ideología de la ruralización de lo urbano y del contacto con la naturaleza.

## VIVIENDA Y EXPANSION DE LA CIUDAD

El problema de la vivienda obrera, ligado al de la localización de nuevas zonas de expansión de la ciudad, va a ser un tema importante de estudios, discusiones, planes y leyes, en los primeros años del nuevo siglo. Por una parte, se avanza hacia la definición de la vivienda económica y su agrupación en barrios obreros. Por otra, se perfila el enmarque jurídico en la legislación de Casas Baratas. Y también se estudia el tema del Extrarradio, es decir, de la franja de terreno comprendida entre el límite del Ensanche y el término municipal. El ingeniero municipal Pedro Núñez Granés, comisionado para redactar un proyecto de urbanización de «los alrededores», descubrió en 1907 que Madrid crecía más en esa franja que en el Ensanche y que ese crecimiento se estaba haciendo sin organización general alguna. Su proyecto para la urbanización del Extrarradio era una expeditiva geometrización de esa superficie, eficazmente ligada al núcleo urbano existente a través de un conjunto de vías radiales, lo que suponía, al crearse esa nueva infraestructura, la revalorización como suelo edificable de toda esa extensión, ampliando las expectativas especuladoras de la burguesía. Aunque aprobado en 1916, el proyecto no se llevó a cabo, discutido por quienes veían necesario plantear el desarrollo de Madrid con una visión más amplia que, como se diría en la Conferencia Nacional de la Edificación, celebrada en 1923, debería contemplar el problema «no sólo dentro de sus límites políticos, sino alcanzando los naturales, aunque para ello tengan la necesidad de invadir las jurisdicciones de los municipios comarcanos». La necesidad de trascender el estrecho marco del término municipal estaba pues planteada ya, de la mano de una visión completa de la relación de la ciudad con su territorio circundante, en el que deberían situarse «núcleos satélites», de acuerdo con un plan previo de conjunto. La legislación de Casas Baratas permitió, sin embargo, la construcción de barriadas y colonias, sin esperar al Plan General de Extensión, que no llegó hasta 1933, como obra del ayuntamiento republicano (a pesar del esfuerzo realizado en 1929 con la convocatoria del concurso internacional de planeamiento de Madrid). Para entonces la población madrileña estaba alrededor del millón de habitantes y el Plan de Extensión nacía con la clara conciencia de su insuficiencia, al quedar restringido su ámbito al

del término municipal. Así lo demostraría en 1940 el hecho de que el número de edificios del conjunto de municipios limítrofes al de Madrid había llegado a ser superior al de éste, mientras que la población había crecido un 25,8 por 100 en aquéllos y un 14,3 por 100 en la ciudad, desde 1930. Es interesante señalar que desde 1931 el Ayuntamiento de Madrid se plantea el tema de la anexión de esos municipios limítrofes y que la Ley Municipal de 1934 confería a Madrid una categoría especial que incluía la preparación de un nuevo régimen propio de gobierno. Y ya entonces, en comentarios a la Constitución, se apunta la posibilidad de una región autónoma, alrededor de una capital federal «al estilo de Washington».

Paralelamente a la labor municipal, la personalidad de Indalecio Prieto desde el Ministerio de Obras Públicas dejará huellas definitivas (a pesar del corte de la guerra civil) en la configuración de Madrid, abordando un plan de accesos (carreteras y ferrocarriles) de ámbito comarcal, la prolongación de La Castellana hacia el Norte, la creación de los Nuevos Ministerios y los enlaces ferroviarios subterráneos.

Pero todo este conjunto de transformaciones efectivas e iniciadas de la ciudad se complementaba con otra intención menos presurosa pero de mayor ambición. Era la definición del Plan Regional, bajo la presidencia de Julián Besteiro, que planteaba claramente la ordenación de un amplio territorio alrededor de Madrid, introduciendo la forma de «extensión discontinua» de la ciudad, sobre la base de núcleos satélites, así como la creación de un órgano supramunicipal de gestión urbanística coordinadora. Todo ello quedó cortado por la guerra civil, pero supuso una base fundamental para lo que después se hizo.

## EL GRAN SALTO

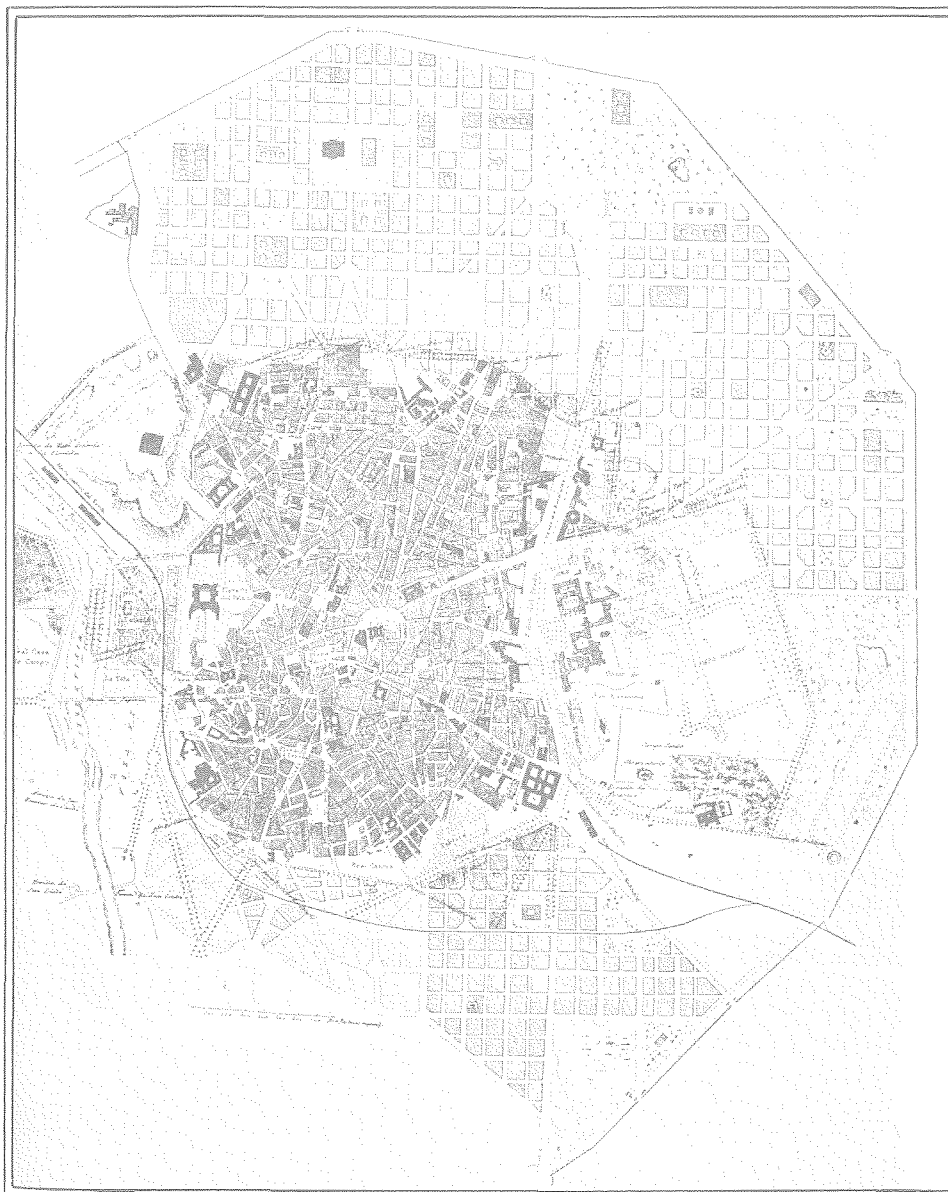
La solución adoptada después de la guerra fue la anexión directa de veintiocho municipios al de Madrid, creando un nuevo ámbito unificado administrativamente para el planeamiento y la gestión mediante la ley especial de 1946. El Plan General que entonces se aprobó utilizaba aquella forma de extensión discontinua, planteando la creación de núcleos satélites que, ahora, respondían al deseo de mantener alejada de la ciudad a la clase obrera, en una condición semirrural, separada por un sistema de zonas verdes.

Pero en la estrategia política del nuevo régimen, jugaba un papel importante una decidida voluntad de industrializar Madrid para contrapesar la supremacía vasca y catalana. El impulso real a esa política produjo una aceleración de la inmigración que no había sido tenida en cuenta en el plan, y un desbordamiento de las previsiones edificatorias del mismo para acogerla. Madrid se compacta dentro y se

desparrama fuera, haciendo desaparecer grandes fragmentos del sistema de espacios verdes previsto, y soldando en continuidad lo que se había proyectado como conjunto de unidades separadas. La política estatal en el sector de la vivienda contribuirá importantemente a esta desfiguración. Madrid pasa de los dos millones de habitantes al terminar la década de los cincuenta. Durante los sesenta, el protagonismo en el sector de la vivienda corresponde a la iniciativa privada. Inmobiliarias y grandes promotores compiten hacia el monopolio de unas operaciones negociadas con una Administración complaciente, que se traducen en masivas concentraciones de viviendas mal dotadas de infraestructuras y equipamientos. Por otra parte, empiezan a ser rentables las operaciones que pueden hacerse con más libertad en el suelo rural de municipios contiguos. En 1964 un nuevo Plan General reconocerá el hecho a remolque, tratando de frenar, organizar y descentralizar el nuevo fenómeno metropolitano. Pero carece, como su antecesor, de virtualidad política para oponerse a las consecuencias de la nueva aceleración del proceso de crecimiento inmigratorio, impulsado ahora por la política económica de desarrollo a ultranza que impone el Gobierno, y que repercute inevitablemente en concentración de actividades y población, con mínima atención a los aspectos de calidad ambiental y dotación de infraestructuras y equipamiento. La consiguiente sobrevaloración del suelo dio lugar a nuevas concentraciones masivas de vivienda, a una mayor compactación del centro con operaciones de «renovación» que suponían una transformación ambiental y social, y a la invasión del territorio natural, alrededor de los pueblos del área metropolitana, bien sea por conjuntos de bloques, bien por proliferación de industrias salpicadas, bien por un desparramamiento de urbanizaciones de segunda residencia. Como ocurre con la mayor parte de las ciudades españolas, ése es el momento de la gran transformación, en el que se producen los cambios más agresivos y las pérdidas más irreparables. Es el momento en que Madrid sacrifica sus espacios urbanos al automóvil y se produce la pérdida de miles de árboles en la ciudad. Una concepción puramente funcional de ésta, basada en una falsa interpretación de la eficacia circulatoria, se corresponde con una maximización especulativa del beneficio en el sector inmobiliario, con la complacencia municipal. Al final de la década la población del municipio pasaba de los tres millones de habitantes.

Y hay que llegar al cambio de régimen y al advenimiento de ayuntamientos democráticos para que las cosas empiecen a comprenderse de otra forma y puedan ponerse en marcha los procedimientos para romper las inercias de las situaciones anteriores. Porque no se podía modificar la forma anterior de entender el desarrollo urbano sólo a través de nuevas decisiones en la gestión diaria, ya que éstas estaban inevitablemente condicionadas por las

Gracias a ello podrá ser posible esa «recuperación de Madrid» que pregonaba un acertado slogan, para una vida ciudadana que ha empezado a ser visiblemente diferente con la Democracia. Porque ningún observador imparcial podrá negar que Madrid, en la España de las Autonomías, está preparándose para un nuevo papel, en un clima de dinamización social lúdica y creativa. ■



*Plano del Ensanche  
publicado en 1867 en la  
"Guía Completa del  
viajero de Madrid".  
Del primitivo proyecto  
de Antonio María  
Castro tan sólo se  
respetaría íntegramente  
el trazado de las calles,  
mientras que otros  
elementos  
fundamentales, como es  
el caso de los patios de  
manzana, corrieron  
por suerte.*